

ARQUITECTURA Y URBANÍSTICA

Fernando Terán



A finales del siglo XIX, las ciudades constituían un conjunto de espacios heterogéneos, carentes en general de la prestancia y monumentalidad de otras ciudades europeas. Verdaderos precipitados históricos, estaban hechos de añadidos y reelaboraciones sucesivas, en los que había tanto el *collage* o ensamblamiento de piezas diversas, como de palimpsesto reescrito una y otra vez sobre sí mismo.

Pero ese complejo producto de muchos siglos de elaboración, había entrado en un proceso de transformación, tanto por la renovación del caserío, como por operaciones más amplias de dignificación ambiental y de adaptación funcional. Así, importantes adiciones recientes, producidas en el propio siglo, constituidas por grandes elementos muy transformadores, había cambiado, o lo estaban haciendo en ese momento, el aspecto y el funcionamiento de la ciudad (cfr. Quirós, 1991). Y por otra parte, en el terreno de las ideas, habían aparecido algunas elaboraciones que eran importantes contribuciones españolas a la construcción de la incipiente urbanística moderna, sintonizadas con la cultura universal, que incidían parcialmente en definir y encauzar esas transformaciones.

Paseos y alamedas constituyen una de esas incorporaciones. Había algunos antecedentes, desde luego, especialmente del siglo XVIII, esporádicas huellas magnánimas de la Ilustración, pero su generalización a un número importante de ciudades es del XIX. Había sido impulsada durante el dominio francés, incluso a veces con proyectos de ingenieros militares. Luego, a iniciativas municipales, se fueron desarrollando y difundiendo, de modo que en la segunda mitad del siglo se habían convertido en atributos urbanos característicos, como se aprecia repasando los planos de Coello (cfr. Coello, 1880) o las vistas de Guesdon (cfr. Guesdon 1855). Unas veces son simples caminos flanqueados por filas de árboles. Otras veces son formaciones paralelas de varias «calles». Y otras se trata de explanadas longitudinales arboladas y ajardinadas, con fuentes, parterres, farolas, bancos y, en ocasiones, con pavimentos, verjas de cierre y portadas de acceso. Entre ellos, uno de los más monumentales era el Paseo del Prado de La Habana. (Muchas ciudades españolas de América, que habían tenido génesis y desarrollos totalmente diferentes de las de la metrópolis, ya que respondían a un modelo urbano unitario y geométricamente ordenado, también habían iniciado procesos de transformación modernizadora, ya antes del fin de la Colonia.)

Otro tema relacionado con ese deseo de dignificación, que demandaba escenarios de prestigio y nuevas centralidades representativas, es el de las nuevas plazas monumentales, generalmente rectangulares, porticadas, de cuatro o cinco plantas y de archi-

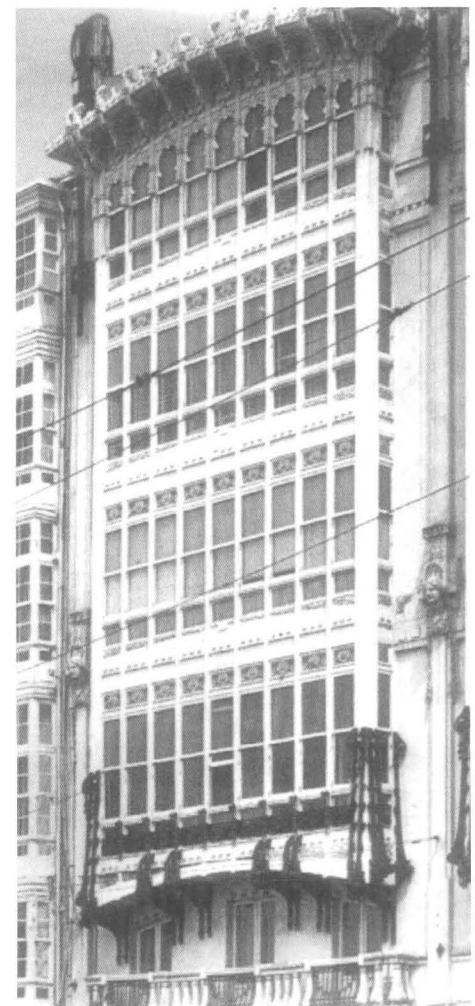
itectura estilísticamente uniforme. Había una tradición de conocidos antecedentes, incluso desde el siglo XVI, pero ahora estaban apareciendo en muchos más casos, las características arquitectónicas uniformes, la completa regularidad formal, y una mayor especialización funcional, una vez eliminadas las tradicionales funciones comerciales, albergando usos administrativos y viviendas de alto nivel, detrás de sus sobrias fachadas de hermoso clasicismo. Barcelona, Bilbao, La Coruña, Gerona, Gijón, Palma de Mallorca, Pamplona, San Sebastián, son algunas de las ciudades que enriquecen entonces su espacio con estos elementos urbanos de prestancia. Madrid, que se había adelantado en dos siglos con su Plaza Mayor, acababa de hermosearse también con la Plaza de Oriente y con la Puerta del Sol, que responden a la misma búsqueda de escenarios dignos, aunque no se ajustan al modelo rectangular común, por su mayor adecuación a las preexistencias.

Por otra parte, incidiendo desde la tecnología modernizadora, que estaba imponiendo sus conquistas en temas tales como el transporte, uno de los más poderosos agentes de esa transformación urbana estaba siendo el ferrocarril. En ese fin de siglo, la red ferroviaria nacional estaba prácticamente acabada y, aunque se trataba de un transporte interurbano, su contacto con las ciudades estaba produciendo en ellas importantes adaptaciones. Las estaciones se habían acomodado en las periferias, pero su presencia alteraba el funcionamiento de la ciudad y las apetencias de localización dentro de ella. El nuevo edificio y sus funciones desencadenaban reorganizaciones del entorno con la aparición de plazas, paseos, edificios de almacenes o industrias, viviendas de ferroviarios, a veces un hotel. En las grandes ciudades hubo pronto más de una estación, con sus correspondientes consecuencias urbanísticas. Y los propios enormes edificios nuevos, con sus formas antes nunca vistas, constituían por sí mismos importantes impactos, aunque adoptasen una apariencia arquitectónica mas convencional en la fachada a la ciudad, reservando hacia el exterior de ésta las combinaciones entonces sorprendentes de hierro y vidrio. Algunas de estas estaciones habían empezado a construirse en los años cincuenta y sesenta, pero son más las que corresponden a las últimas décadas. En cualquier caso, eran todavía una novedad y muchas estaban aún en construcción o acababan de ser puestas en servicio (cfr. Artola, 1978 y Casares, 1973).

También había ferrocarriles menores dentro de la ciudad. Su aparición data de los años sesenta, asociada a empresas inglesas que habían ensayado ya el *tramway*. En la última década del siglo se estaba produciendo su electrificación, que venía a sustituir al grupo de mulas y empezaba a llenar de cables la escena urbana. En muy buena medida, el tranvía hizo posible el rápido crecimiento urbano superficial en las últimas décadas del siglo, prolongando sus líneas hacia las periferias. La iniciativa privada, a través del sistema de concesión, articuló en gran medida la organización y producción de la ciudad decimonónica, al revalorizar con acceso, suelos antes trabajosamente accesibles.

Pero si las estaciones ferroviarias eran manifestaciones especialmente visibles de la nueva arquitectura de cristal y hierro, había otros edificios nuevos que

A Coruña. Galerías acristaladas



59

Madrid visto desde la Casa de Campo. 1893
Antonio GOMAR y GOMAR



Madrid. Edificio de la Real Compañía
Asturiana de Minas



estaban apareciendo para albergar nuevas o antiguas funciones en formas nuevas. Y en ellos se lucía también con nueva belleza, la integración de ambos materiales, combinándose frecuentemente dentro del mismo edificio, como ocurría en las estaciones, con tratamientos más tradicionales. Eran edificios administrativos, museos, bibliotecas, palacios y palacetes, teatros, edificios para compañías, fábricas, y los nuevos mercados, de amplias naves diáfanas gracias a la ligereza de las nuevas estructuras de hierro. En ellos se manifestaba ese característico eclecticismo, a veces enfático, integrador de clasicismo, historicismos varios y nueva tecnología, que había triunfado en la Exposición Universal de París de 1888 y se había consagrado en la de Chicago de 1893. Sólo el movimiento del *Art Nouveau*, aún con toda su diversidad, se ofrecía como alternativa estilística, exaltando la libertad imaginativa, las curvas dinámicas, la morfología orgánica de referencias naturalistas y geometrías blandas, en ruptura con la solidez clásica de los cánones universalmente aceptados. No tuvo mucha difusión en España, fuera de Cataluña, donde la especial fortuna del modernismo, no fue independiente de los esfuerzos de afianzamiento de una identidad distintiva, por parte de la burguesía local (cfr. Fahr, 1996). Ahí se inscribe el desarrollo de la obra singular realizada por Antonio Gaudí, que en ese final de siglo, había construido ya parte de la serie de sus sorprendentes creaciones y tenía a medias la fantástica pétreo mole de la Sagrada Familia (cfr. Martinell, 1967). Mientras tanto desde Madrid, y desde 1874 en que se inauguró la plaza de toros anterior a la actual, se extendía por casi toda España, con el nombre de neomudéjar, otro intento de fundamentación estilística alternativa, que explotaba las posibilidades económicas, constructivas y expresivas del ladrillo, dentro de un historicismo casticista, de suficiente versatilidad como para manifestarse en una extensa gama edificatoria, desde la iglesia a la fábrica o a la modesta vivienda obrera, y que llegó a constituir uno de los capítulos cuanti-

tativa y cualitativamente más importantes de la arquitectura española del siglo (cfr. González Amézqueta, 1969).

Pero también hay que aludir al espacio urbano nuevo que, para aliviar el exceso de concentración y sus efectos muy negativamente percibidos, estaba formándose al lado de algunas ciudades: amplias superficies surcadas regularmente por anchas calles rectas, que se cortaban en ángulo recto formando manzanas. Las fotografías del momento muestran filas de escuálidos árboles recién plantados, junto a los primeros edificios. Sabemos, además, que por debajo discurrían, aprovechando la regularidad geométrica del trazado de las calles, los tubos de hierro (o de novedoso cemento) de las conducciones de agua, gas y alcantarillado. Eran los ensanches, que en forma de ciudad nueva, venían a yuxtaponerse a la ciudad histórica, poniendo un nuevo suelo urbanizado en el mercado y ofreciéndose como alternativa urbana: la alternativa de la racionalidad y del progreso, de la ciudad abierta e ilimitada, frente a la irregularidad y limitación de la ciudad tradicional, comprimida dentro de una muralla que había que derribar para permitir que la ciudad creciese. (Derribos que, efectivamente, en la primera mitad del siglo, habían supuesto trascendentales modificaciones visuales y funcionales de las ciudades).

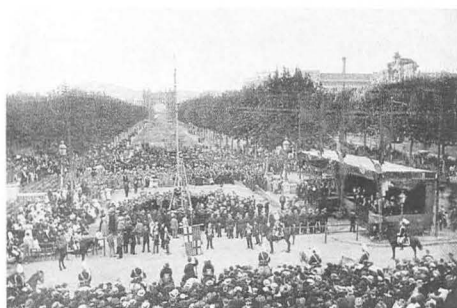
La polémica que enfrentaba a ensanche con reforma interior, se había librado fundamentalmente a mediados de siglo y ahora eran ya unas cuantas ciudades españolas las que desarrollaban sus ensanches o se preparaban para ello, tal como ocurría en otros países. Pero este capítulo de la historia universal del urbanismo, es especialmente brillante en España (cfr. Solá Morales, 1982). No sólo por las carac-



Madrid. El nuevo Ministerio de Fomento
La Ilustración Española y Americana. 1897



Una calle de Haro en 1905
Procedente de la Fototipia Thomas
Colecció Institut d'Estudis Fotogràfics de Catalunya



Barcelona. Acto inaugural de las obras de construcción del monumento dedicado a perpetuar la memoria del Excmo. señor don Francisco de Paula Rius y Tauret, verificado el 26 de septiembre último. *La Ilustración Española y Americana*. 1897

terísticas de esos espacios ordenados que entonces se realizaron, sino también por la sistematización que alcanzó su producción, a través de una regulación jurídica muy completa y avanzada sobre su tiempo, contenida en las Leyes de Ensanche de Poblaciones de 1864, 1876 y 1891 y sus reglamentos, con su régimen de limitaciones y deberes para los propietarios del suelo (cfr. Bassols, 1973). Hay una figura estelar en el proceso de maduración conceptual de los ensanches españoles y de puesta a punto de sus mecanismos de realización, a cuyo talento y dedicación se debe buena parte de esa brillantez. Ildefonso Cerdá, que había muerto en 1876, es mucho más que el autor del Plan de Ensanche de Barcelona (que por otra parte, a finales de siglo, mostraba ya claramente que su desarrollo se estaba produciendo con escasa fidelidad a algunas de las más interesantes previsiones de su autor). En su «*Teoría General*» y en sus otros trabajos, Cerdá había desarrollado toda una original y rigurosa concepción urbanística nueva, alternativa clara a la ciudad histórica (cfr. Cerdá, 1867). Una ciudad racional, geométricamente ordenada en función de la importancia concedida a la circulación, espaciosa, ajardinada, socialmente igualitaria, anticipación racionalista de muchas propuestas innovadoras posteriores (cfr. Soria y Puig, 1996 y VVAA, 1991). Y además había proporcionado las bases operativas que dieron lugar, en buena medida degradadas, a los preceptos normativos introducidos en la regulación jurídica aludida. De ellos se benefició la ejecución de los ensanches de Bilbao, Madrid, Pamplona, Tarragona, Valencia y otras ciudades. Y a pesar de que las dificultades de coordinar a los propietarios de suelo y de frenar



Cartagena. Puerta de Murcia hacia 1890
L. LEVY
Archivo Roger Viollet

su codicia, abortaron muchas de sus posibilidades, los ensanches constituyen todavía hoy, algunos de los mejores espacios de las ciudades españolas que los desarrollaron.

Finalmente, hay que aludir a la otra concepción urbanística alternativa de final de siglo, que tuvo una original formulación española: la Ciudad Jardín.

Existía un difuso movimiento europeo, de vaga ideología entre filantrópica y naturalista, que estaba empezando a producir fragmentos de otro tipo de espacio urbano distinto del histórico tradicional. Se basaba en la vivienda unifamiliar con jardín, y había empezado a actuar desde mediados de siglo, con la creación de colonias obreras en Inglaterra, en formaciones periféricas. Más tarde, en el año 1898, aparecería allí el famoso libro de Ebenezer Howard, cuya difusión y resonancia mundiales consagraría esta forma urbana alternativa y el nombre de «ciudad jardín», planteando la posibilidad de construir enteras ciudades nuevas, no simples colonias, basadas en ese modelo urbano (cfr. Howard, 1898). Pero lo que interesa destacar aquí es que, con ese mismo tipo de ciudad, y haciéndose temprano eco de esas corrientes higienistas y naturalistas del momento, había sido un español quien había planteado primero la idea de superar el *garden village* y el *garden suburb* con la construcción de verdaderas ciudades nuevas, y en esos momentos de fin de siglo, tenía muy avanzada una modesta materialización de su ambiciosa idea en las afueras de Madrid.

Lo que ocurre es que la idea de ciudad de Arturo Soria, que es una ciudad jardín concebida (1882) antes de que se generalizase esa denominación, obedece en su forma y estructura a la gran intuición de quien ha pasado a la historia como creador de la importante tesis urbanística de la Ciudad Lineal, una ciudad axialmente organizada sobre la vía central del transporte, reconocida hoy como valiosa contribución teórica original a la cultura urbanística universal. Y ello iba mucho más allá del modesto e interrumpido experimento que estaba haciendo en Madrid (cfr. Collins, 1968; Maure, 1991 y Terán, 1968).

La teoría de la Ciudad Lineal de Soria, junto con la teoría de la Urbanización de Cerdá y sus respectivos modelos de ciudad, son grandes contribuciones anticipadoras a la elaboración de las alternativas urbanas radicales que van a desarrollarse algo más tarde por la cultura urbanística universal, frente a las tesis de la mejora progresiva de la ciudad existente a través de la reforma interior. Ante los problemas de la ciudad histórica tradicional y las dificultades que ofrecía su adaptación a las exigencias de la industrialización y el maquinismo, empezaba a manifestarse ya esa aspiración a una ciudad «otra» y «nueva», ahistórica, cuya formulación tendrá pleno desarrollo en el siglo siguiente, y que efectivamente anticipan Cerdá y Soria. Y sólo una combinación entre la pequeñez moral de la sociedad en que ambos vivieron, y la prolongada marginalidad cultural española, puede explicar la falta de valoración universal en que se han mantenido hasta hace poco esas anticipaciones.

Pero al tiempo que se puede señalar esa grandeza, se puede apuntar también su debilidad, de la que difícilmente se salvaría toda la búsqueda posterior. Porque la realización material de ambos modelos de ciudad (o el ensayo a su aproximación) se llevó a cabo respondiendo a las necesidades e intereses de la protagonista burguesía,



Santander hacia 1895
Zeno QUINTANA
Fot. Zubieta, Santander

Filipinas. Calle Real de Manila
La Ilustración Española y Americana. 1897



Valladolid. La acera de San Francisco
Nuevo Mundo. 1901



NOTAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARTOLA, Miguel; ANES, Rafael; TEDDE, Pedro (1978).
 BASSOLS, Martín (1973).
 CASARES, Anibal (1973).
 CERDÁ, Ildefonso (1867).
 COELLO, Francisco (1846-1880).
 COLLINS, George y FLORES, Carlos (1968).
 FAHR BECKER, Gabriele (1996).
 GONZÁLEZ AMÉZQUETA, Adolfo (1969).
 GUESDON, Alfred (h. 1855).
 HOWARD, Ebenezer (1898).
 MARTINELL, César (1967).
 MAURE, Miguel Ángel (1991).
 QUIRÓS, Francisco (1991).
 SOLÁ MORALES, Manuel de (1982).
 SORIA Y PUIG, Arturo (1996).
 TERÁN, Fernando de (1968).

que era quien podía realizarlos, aunque ambos se pretendiesen socialmente integradores. Y ambos dejaron sin resolver el acceso a la ciudad para las clases económicamente inferiores. Por eso, antes del final del siglo (como muy claramente muestran los planos contemporáneos) se había añadido otra muy importante a todas las transformaciones urbanas del XIX: más allá de las ordenadas y bien urbanizadas superficies de los ensanches, que ofrecían nuevo suelo, pero suelo caro, estaban desplegándose sin control, las formaciones periféricas suburbanas, en las que nadie había pensado, sobre precarias parcelaciones sin urbanización, en contacto muchas veces con preexistencias rurales engullidas y no redimidas. Y para esta nueva realidad urbana, no había respuesta ni por parte de los ensanches, ni por parte de la ciudad jardín (lineal o no), que también evolucionaría hacia las clases acomodadas. Así, esas grandes aportaciones urbanísticas del XIX, a pesar de su indudable aliento e interés, muestran ya desde la propia realidad de fin de siglo, una insuficiencia para acercar la teoría a la realidad, de la que tampoco se librará la urbanística posterior, pagando con sus frecuentes fracasos la ingenua suposición de que la producción de la ciudad, iba a dejar de ser un negocio privado.